

1 調査名称：身延町都市計画道路見直し方針（案）

2 調査主体：身延町

3 調査圏域：身延町管内

4 調査期間：令和5年度

5 調査概要：

令和6年3月に策定された都市計画マスタープランにおいて「都市計画道路の見直し」を計画に位置付けている。

今後のまちづくりの方針や長期的な行財政運営の視点に立ち、都市計画道路の位置付けや機能を再確認し、都市計画道路の見直しを検討し、効率的・効果的に都市計画道路の整備を行っていく。

I 調査概要

1 調査名称：身延町都市計画道路網の見直し検討

2 報告書目次

1. 基本事項の整理

- 1－1 見直し背景と目的
- 1－2 身延町の現況
- 1－3 身延町の道路
- 1－4 身延町の都市計画道路
- 1－5 身延町の都市計画道路の課題

2. 都市計画道路の見直し

- 2－1 都市計画道路の見直しの基本方針
- 2－2 見直し検討対象路線の抽出
- 2－3 見直し候補路線の抽出

3. 見直し案

4. 交通需要の検証

３ 調査体制：該当なし

４ 委員会名簿等：該当なし

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

中部横断自動車道の完成による交通量及び交通体系の変化が想定されることから都市計画決定された本町都市計画道路をまちづくりの方向性、将来交通需要を見越した交通計画及び道路構造に整合した見直しが必要である。

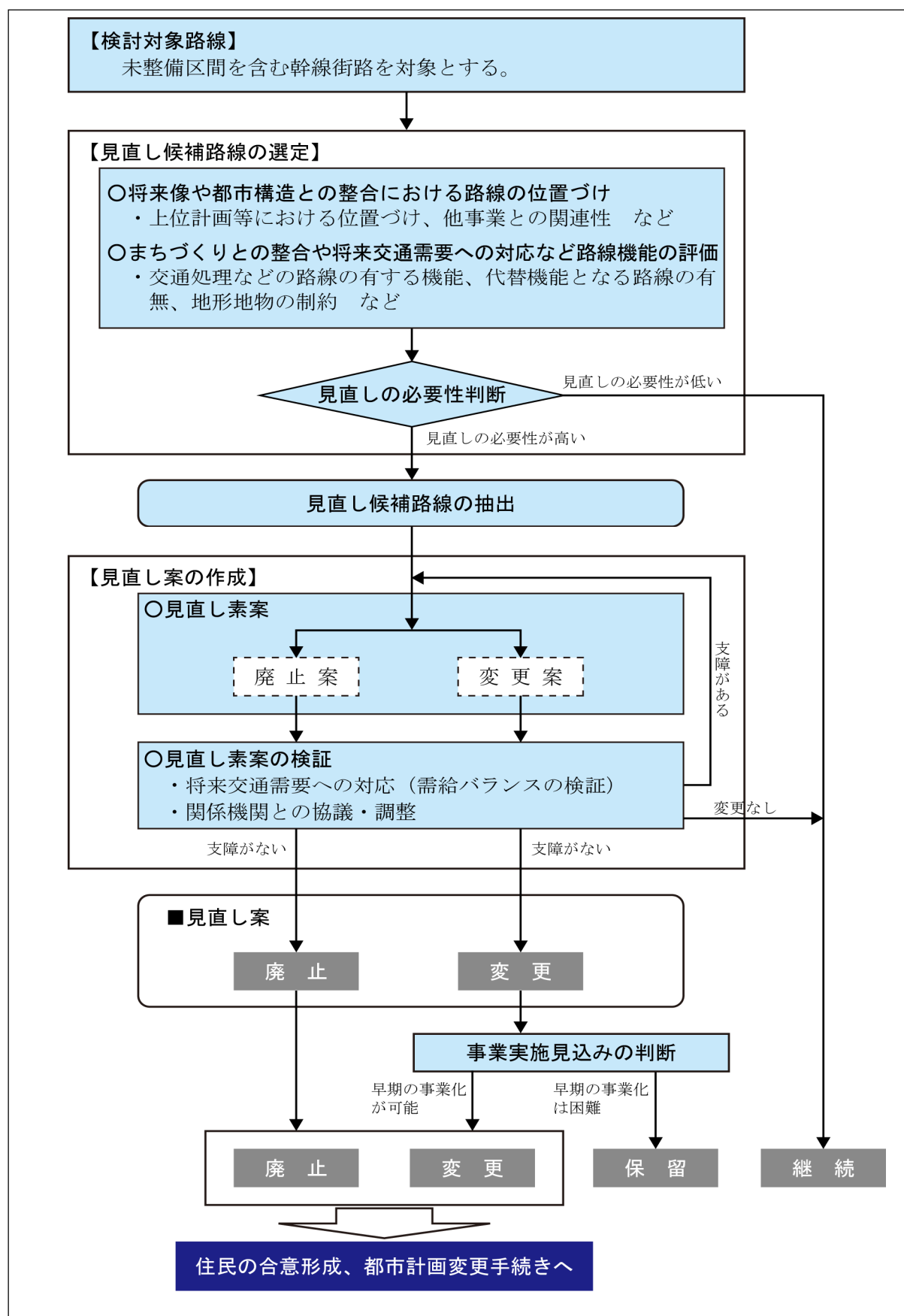
決定当時から現在までの社会情勢の大きな変化、将来交通需要に適した都市計画道路の整備が求められていることから、整備着手の長期化が見込まれる都市計画道路の見直しを行うことを目的とする。

また、町の都市計画道路の課題をあげ、問題解決を進めていく。

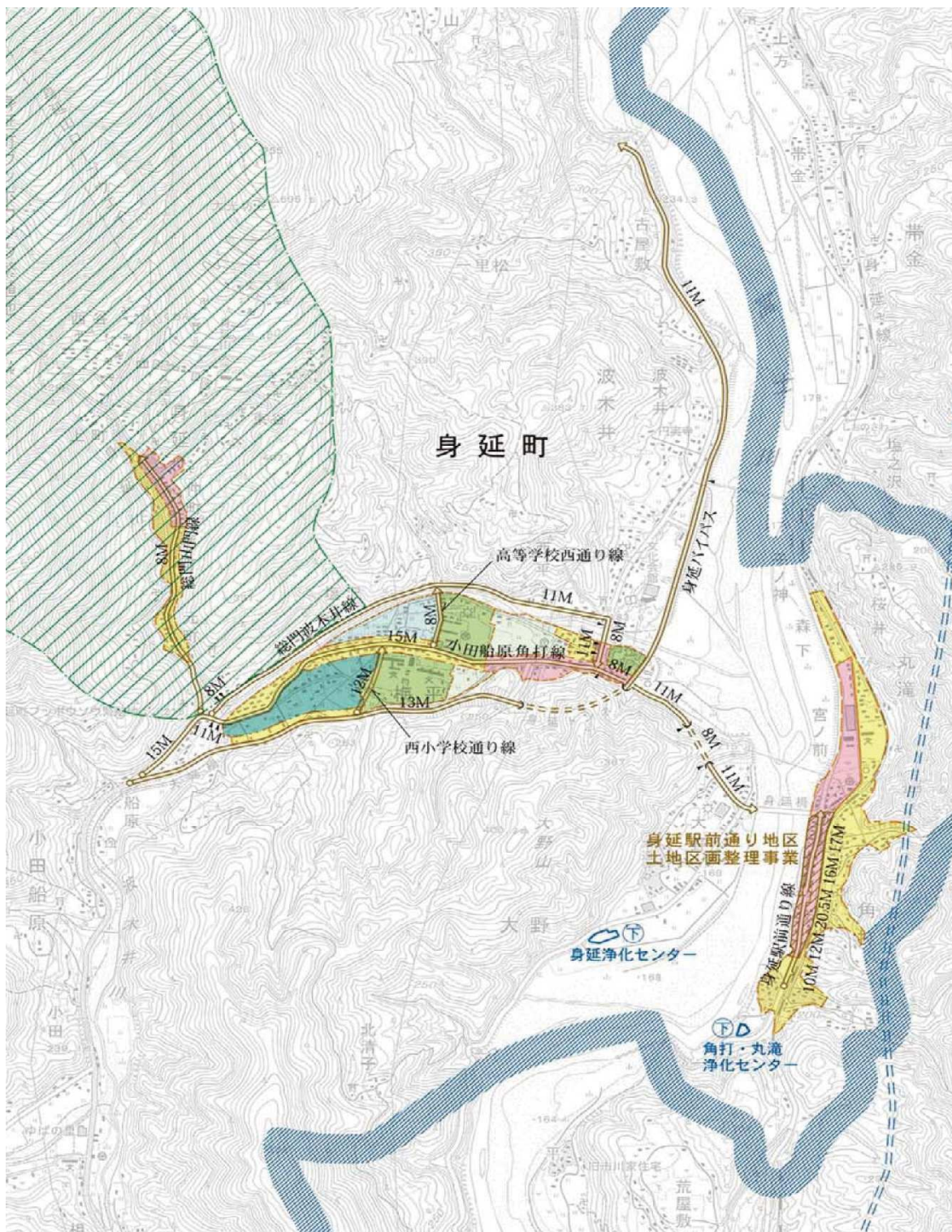
現在の都市計画道路の整備状況について、計画延長 12,950m に対し、改良済は 6,510m で整備率は 50.27% となっている。

路線は 7 路線あり、そのうち 2 路線については整備済みであるため、今回はその他 5 路線で見直し案を検討していく。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

山梨県による「都市計画道路見直しガイドライン（平成 19 年 3 月）」において、見直しの検討対象とする路線は、都市構造を形成し、まちづくりの骨格としての交通機能や住区の形成等の機能を担うとともに、地区内の主要道路として位置付けられる幹線街路で、未整備区間を含む幹線街路を検討対象とすることとされている。

身延町の都市計画道路での「土地利用上の課題」・「交通機能上の課題」・「地形的な制約における課題」をあげて、整備等の必要性等を含め、再検討を行った。

本町の都市計画道路は、7 路線が都市計画決定されているが、そのうち未整備区間（概成済区間も含む）を有する 6 路線のうち、身延バイパスについてはトンネル部分のみが概成済でその他の区間は整備済みとなっていることから、見直し対象路線からは除き、その他の 5 路線を見直し検討対象路線とした。

■ 見直し検討対象路線

番号	路線名	計画延長(m)	整備状況(m)		
			改良済	概成済	未整備
3・5・1	小田船原角打線	3,260	930	850	1,480
3・5・3	西小学校通り線	320			320
3・6・1	総門山門線	1,160		1,160	
3・6・2	総門波木井線	1,990	80	120	1,790
3・6・3	高等学校西通り線	270			270

見直し検討対象路線について「都市計画道路見直しガイドライン平成 19 年 3 月山梨県」に示された「将来像や都市構造との整合における路線の位置付けに関する検討内容」及び「まちづくりとの整合性や将来交通需要への対応など路線機能の評価」の 2 つの視点から、必要性を評価した。

区分	評価項目
将来像や都市構造との整合における路線の位置付けに関する検討内容	ア. 上位計画等における位置づけ
	イ. 土地利用等との整合
	ウ. 他事業との関連性
まちづくりとの整合性や将来交通需要への対応など路線機能の評価	ア. 交通処理機能
	イ. まちづくりや市街地形成誘導
	ウ. 空間機能
	エ. 代替機能となる路線の有無
	オ. 地形地物の制約
	カ. 道路構造令との整合

身延町都市計画道路の見直し案について、山梨県都市計画課に概要を説明・協議を行い、方針を定め進めていくこととした。

【小田船原角打線】

- ・現在指定されている 15mの幅員で整備することは困難で、片道歩道で整備するのが現実的である。
- ・身延駅と久遠寺をつなぐ道路であり、駅から歩く参拝客の歩道整備や沿道の街なみ形成を進めていきたい。そのため、都市計画道路としての指定は継続する必要があると考えられる。しかし、現段階では変更後の幅員を決定することが困難であるため、総門山門線と同様に、町で次期総合計画を策定する段階で、都市計画道路の変更については再検討する。

【総門山門線】

- ・景観づくりの事業や電線地中化等の事業を進めていくことから、現段階では指定を継続する。しかし、実際に計画幅員に拡張することは困難であるため、町で次期総合計画を策定する段階で、都市計画道路の変更については再検討する。

【総門波木井線】

- ・未整備区間について、廃止する方向で問題ないと考えられる。
- ・概成済及び整備済の区間については、区間が非常に短く、道路ネットワークとしての必要性も低いため、廃止する方向とする。

【高等学校西通り線】 【西小学校通り線】

- ・廃止する方向で問題ないと考えられる。

その他の確認事項として「総門山門線」と「小田船原角打線」については、現段階では指定を継続するが、将来に向けての課題を整理しておくようにとのことであった。

未整備区間について各路線の必要性、見直し方針を踏まえ見直し素案を以下の通りとした。

■未整備区間の見直し素案

番号	路線名	見直し素案
3・5・1	小田船原角打線	- 市街地を縦断する骨格的な道路であり、整備によりまちなみの向上や歩行者の安全性の向上が期待できることから指定を<u>継続</u>する。 - ただし、幅員については次期総合計画を検討するなかで、沿道の土地利用状況を踏まえ、適切に見直しを行う。
3・5・3	西小学校通り線	交通量が増加する要素が少なく整備の必要性が低下している。また、まちづくりや市街地形成誘導の面からも必要性が低下しているため、<u>廃止</u>する。
3・6・1	総門山門線	- 沿道に久遠寺門前町の商店街が形成されており、当面拡幅は困難であるが、電線類地中化や沿道のまちづくりを進めていることから、指定を<u>継続</u>する。 - ただし、幅員については次期総合計画を検討するなかで、再検討する。
3・6・2	総門波木井線	- 沿道に平地が非常に少なく道路整備の効果が低く、交通処理機能としても必要性が低いため、整備済・概成済となっている南北の区間を除き、<u>廃止</u>する。 - また、整備済及び概成済の区間についても、延長が短く道路ネットワークとして指定を継続する必要性が低いため、<u>廃止</u>する。 - ただし、廃止区間についても、街路の規格までの整備は行わないが、道路事業により機能強化は図る。
3・6・3	高等学校西通り線	交通量が増加する要素が少なく整備の必要性が低下している。また、まちづくりや市街地形成誘導の面からも必要性が低下しているため、<u>廃止</u>する。

身延町 都市計画道路見直し（案）

- 凡 例
- 整備済
 - 指定継続
 - 廃止

